

HISTOIRE

Saguenay-Lac-Saint-Jean

À l'occasion du 175^e anniversaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le *Journal* publie une chronique retraçant l'histoire de cette région

QUAND LES GROSSES COMPAGNIES

Entre 1900 et 1930, la forte industrialisation que connaît le Saguenay-Lac-Saint-Jean fait naître neuf villes industrielles planifiées sur son territoire. Véritables créatures du grand capital, ces cités modèles, propriétés des compagnies, offrent à leurs habitants un milieu de vie complet et radicalement nouveau pour la région. Elles en marquent profondément l'évolution industrielle, urbanistique et migratoire.

Avec le XX^e siècle s'ouvre une nouvelle ère. Le capital américain commence à s'imposer dans l'économie québécoise, et les industries reliées à l'exploitation des richesses naturelles dépendent davantage des marchés américains.

Fondée sur la conversion de l'industrie forestière aux pâtes et papiers et sur l'hydroélectricité, l'industrialisation qu'apportent les grands capitalistes américains profite au Saguenay-Lac-Saint-Jean, grâce aux pulperies, papeteries et alumineries qu'ils construisent.

NOUVEAU MODÈLE URBAIN

L'avènement du capitalisme industriel amène de nouveaux modèles de planification et de production dans le monde du travail et de la gestion d'en-

Les industries reliées à l'exploitation des richesses naturelles dépendent davantage des marchés américains

treprise. Il accélère également l'urbanisation en accroissant les fonctions manufacturières de villes déjà existantes ou en créant des villes de toutes pièces qui attirent grand nombre de ruraux et d'immigrants.

C'est le cas de Val-Jalbert (1901), Saint-Amédée-de-Péribonka (1903), Kénogami (1912), Port-Alfred (1918), Isle-Maligne (1924), Arvida (1925), Riverbend (1925), Dolbeau (1927) et Val-Racine (1928), qui s'installent artificiellement en territoire sauvage et deviennent des éléments importants du paysage régional.

L'évolution urbaine de ces villes nées de l'exploitation de richesses naturelles suit les fluctuations économiques de la compagnie qui les possède et des marchés internationaux. Il s'avère donc indispensable pour leurs propriétaires d'en encadrer le développement sur les plans social, économique et politique.

La ville fermée permet à la compagnie qui la fonde de rationaliser ses dépenses et d'éviter de payer trop de taxes. Les membres du conseil municipal sont le plus souvent désignés par elle, et les décisions et règlements municipaux restent sous sa coupe. L'usine demeure ainsi sous-évaluée par rapport à sa valeur réelle, alors que les villes voisines doivent supporter seules le fardeau financier que représente la construction d'infrastructures capables d'accueillir les ouvriers ou d'offrir les services commerciaux.

En prêtant ou en louant leurs maisons à leurs employés seulement et en réglementant très durement la construction de nouvelles maisons, les compagnies limitent l'accès à leurs villes de façon stricte. Ce phénomène crée et maintient un microcosme social qui trahit les origines et la provenance des propriétaires et employés supérieurs.

Dirigeants, ingénieurs et ouvriers spécialisés anglophones s'enracinent donc dans ce qu'on ne tarde pas à désigner comme les «villes des Anglais» (Dolbeau, Riverbend) ou les «quartiers des boss» (Kénogami, Isle-Maligne et Arvida). Avec leurs écoles anglaises, leurs temples protestants et leur curling, ces petites communautés se construisent une existence à part dans leur région d'accueil. Elles vivent entourées d'ouvriers canadiens-français qu'elles ne connaissent à peu près pas.

Ces derniers doivent parfois habiter une autre ville, comme c'est le cas à Naudville et Alma. Port-Alfred et Val-Jalbert échappent à ce phénomène, étant donné qu'elles sont issues de l'initiative de capitalistes francophones.

Les villes de compagnies se distinguent des autres, car elles font appel à une immigration extérieure plus accrue (autres régions du Québec, Ontario, Nouveau-Brunswick, Europe) pour combler les besoins en travailleurs qualifiés que requièrent leurs usines.

MODERNITÉ MODÈLE

Les villes de compagnies s'avèrent de véritables havres pour leurs travailleurs. Presque tous les habitants ont droit à une maison. La compagnie paie l'entretien des résidences et des terrains, parfois contre rétribution: rénovations, peinture, déneigement, poubelles, charbon pour le chauffage, pose des moustiquaires, ramonage et tonte des gazons.

La plupart des villes se dotent assez vite de réseaux téléphonique, électrique, d'égouts et d'aqueduc, en plus d'avoir des écoles, des chapelles, des hôtels et des édifices communautaires. Leurs rues sont rapidement asphaltées et éclairées et ont des trottoirs, fait rare à l'époque. Les compagnies pourvoient également à l'organisation des sports et loisirs dans les municipalités, le temps que la communauté prenne le relais.

Progressivement par contre, les compagnies s'en tiennent à leur rôle industriel. Elles se débarrassent de la gestion municipale et de l'organisation communautaire en les cédant à des compagnies filiales ou aux citoyens, puis vendent leurs terrains et bâtiments aux municipalités et à leurs résidents.

À partir des années 50, les francophones remplacent progressivement les anglophones dans les usines. Afin de mieux équilibrer les services aux citoyens et les finances des municipalités, le gouvernement force les villes de compagnies à fusionner, donc à payer de justes taxes aux nouvelles entités qu'elles intègrent. Leurs maisons sont vendues à n'importe qui et plusieurs services disparaissent. La fusion d'Isle-Maligne, Riverbend, Naudville et Saint-Joseph-d'Alma en 1962 représente d'ailleurs la première fusion municipale au Québec.

Les villes de compagnies représentent un patrimoine encore mal connu et sous-estimé de l'histoire québécoise. Pourtant, elles ont constitué de véritables microcosmes de l'essor industriel au XX^e siècle.



PANORAMA [SUR VAL-JALBERT ET LE LAC SAINT-JEAN DU HAUT DE LA CHUTE] VERS 1930 / FONDS L'ACTION CATHOLIQUE / BANQ (P428,S3,SS1,D30,P144)

KÉNOGAMI LAND COMPANY VERS 1905 / FONDS JOSEPH-EUDORE LE MAY / SHS-BANQ (P90,P67573)



HÔTEL DE VILLE D'ISLE-MALIGNE COLLECTION SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DU LAC-SAINT-JEAN





**Félix
Lafrance**

felix.lafrance
@quebecormedia.com

BÂTISSAIENT DES VILLES



KING EDWARD HOTEL, RIVERBEND VERS 1930 / FONDS
L'ACTION CATHOLIQUE / BANQ (P428,S3,SS1,D39,P14)



Une esthétique anglo-saxonne

Parmi les caractéristiques des villes de compagnies, le soin porté à l'esthétique est probablement la plus unique pour l'époque. Désireuses de soigner l'aspect visuel de leurs cités et, par le fait même, leur image, les sociétés donnent à ces ensembles un cachet distingué dont l'influence aidera tranquillement l'urbanisme moderne à s'implanter au Québec.

La conception des villes industrielles planifiées est guidée par les principes de l'aménagement spatial et de la beauté architecturale. L'influence des grands mouvements urbanistiques et architecturaux des City Beautiful, Garden Cities et Town Planning anglophones joue un rôle majeur, car les propriétaires et les concepteurs des compagnies qui s'implantent dans la région sont le plus souvent originaires de Nouvelle-Angleterre ou de Grande-Bretagne.

Malgré cette influence anglo-saxonne, les architectes intègrent à leurs plans une dimension régionaliste québécoise. L'esprit anglophone et les valeurs traditionnelles canadiennes-françaises se côtoient donc dans les habitations des villes de compagnies. Celles d'Arvida et de Riverbend ont l'originalité d'être conçues sur des modèles différents, mais sans sacrifier l'harmonie globale.

PLAN D'URBANISME

Un plan d'urbanisme régit l'aménagement des villes fermées, leur conférant une allure de modernité que les autres n'ont pas. Les larges rues et leur tracé tout en courbes, l'axe des maisons diversifié, les bandes de verdure aménagées entre les rues et les trottoirs, les rangées de centaines d'arbres surplombant les rues, de même que les nombreux espaces verts et parcs adoucissent l'urbanité.

Les compagnies accordent aussi beaucoup d'importance aux aménagements floraux. Elles ont toutes leur équipe de jardiniers venus d'Europe et possèdent des serres pour garnir rapidement les plates-bandes au printemps. Des techniques et des variétés florales nouvelles sont ainsi intégrées aux connaissances modestes des Québécois de l'époque et révolutionnent l'horticulture d'ici.

Le souci de l'apparence des aménagements paysagers est tel que certaines villes adoptent des règlements très stricts en cette matière. À Isle-Maligne, on ne peut laisser de skis plantés dans la neige devant sa maison. À Kénogami, les poubelles ne doivent pas être visibles de la rue.

Grâce à ce souci de planification et d'esthétique, les villes de compagnies ont ravi leurs résidents et continuent de plaire aux amateurs d'histoire, d'urbanisme et d'architecture. Ce patrimoine fait d'ailleurs maintenant l'objet d'une heureuse protection politique et d'une mise en valeur culturelle et touristique.

VUE DE PORT-ALFRED 1930 / COLLECTION
FÉLIX BARRIÈRE / BANQ (P748,S1,P2934)



MAISON DE LA RUE PRICE OUEST, RIVERBEND
2010 / COURTOISIE



RUE MOISAN, ARVIDA
1933 / BANQ (P600,S6,D5,P7)